

HISTORIA PAROWCA ADELE

Na północnym skłonie Ławicy Słupskiej, na głębokości 29 metrów, leży wrak małego parowca. Już na pierwszy rzut oka można zauważyć, że jednostka jest bardzo stara – upływający czas i morski żywioł pochłonęły prawie całkowicie środkową część statku, tam, gdzie znajdowała się ładownia, a z części dziobowej też pozostało już niewiele.

fot.: **TOMASZ STACHURA**

tekst: **MICHAŁ OGŁOZA**

Nurek wrakowy, pasjonat historii żeglugi Bałtyku oraz wraków, których losy tropi w archiwach. Na koncie posiada identyfikacje kilkunastu bałtyckich wraków, w większości mało znanych lub w ogóle nieznanymi, w tym kilka zidentyfikowanych dla Instytutu Morskiego w Gdańsku. Poszukiwacz wraków w oparciu o dane archiwalne.

Uroczy z pozoru widok rodzi wiele pytań.

Kim był kapitan, który trzymał ster w swoich dłoniach? Jaka historia kryje się za tym wrakiem? Dlaczego zatonął i czy załoga ocalała?

W większości przypadków takie pytania pozostają bez odpowiedzi, bo gdzież ich szukać po tylu latach od katastrofy?

Czasami jednak los okazuje

się łaskawy i pozwala nam zgłębić tajemnice przeszłości.

Tak też stało się w tym przypadku. Podczas zbierania materiałów na temat zupełnie innej morskiej katastrofy, natrafiłem na informacje o małym kilońskim parowcu, który zatonął z całą załogą, a jednak w przedziwny sposób pamięć o nim ocalała.

Oto jego historia.

Najlepiej zachował się fragment rufowy, kryjący w swych czeluściach maszynownię, pomieszczenia załogi oraz mostek z kołem sterowym, które jakimś cudem przetrwało i spoczywa na dnie oparte o wrak.



ADELE I KAPITAN ERNST KRUTZFELDT

Parowiec Adele sygnał wywoławczy LCJF, został zwodowany w kwietniu 1881 roku w kilońskiej stoczni Howaldt Bros z numerem stoczniowym 41.

Zgodnie z danymi Rejestru Lloyd'a posiadał wyporność 199 BRT, wymiary: 38,2 m długości, 6,43 m szerokości oraz 3,78 m zanurzenia.

Dnia 25 maja 1881 roku został wcielony do floty kilońskiego armatora Sartori & Berger i od tego czasu zaczął przemierzać handlowe szlaki Bałtyku.

W swój ostatni rejs, z ładunkiem drobnicy oraz żelaza, Adele wypłynęła na początku grudnia 1898 roku z Hamburga, po drodze zawijając do Kiel-Holtenau, docelowym zaś portem miał być Królewiec.

Kapitanem był Ernst Otto Krutzfeldt – urodzony 10 lipca 1853 roku w Laboe, żonaty z Catariną Alwine Vogé, z którą miał dwoje dzieci: syna Clausa Hermana oraz córkę Margarethe Adele.

Dnia 9 grudnia, będąc już za Bornholmem, parowiec Adele dostał się w sam środek silnego sztormu z kierunku północno-zachodniego. Fale były tak duże, że zniszczyły szalupę zamocowaną do relingów w rufowej części statku.

Woda zaczęła się przedostawać poprzez luki do przestrzeni ładunkowej, a pompy nie nadążały z jej wypompowywaniem. Świadomy powagi sytuacji kapitan zaczął pisać list, w którym przedstawił zaistniałą sytuację, podał mniej więcej, gdzie się znajdują, dokonał ostatniego rozliczenia statku dla firmy (cóż za skrupulatność w wypełnianiu obowiązków w obliczu śmierci!), dodał również parę osobistych słów skierowanych do żony, po czym zapakował list do butelki i rzucił w morze.

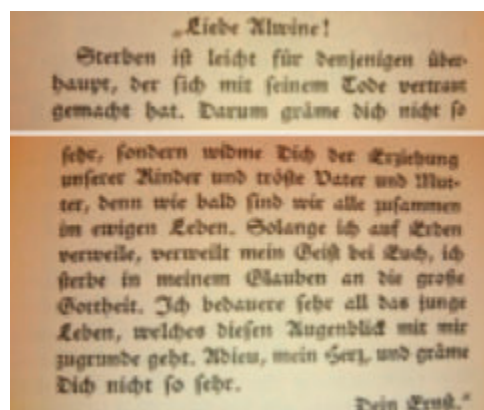
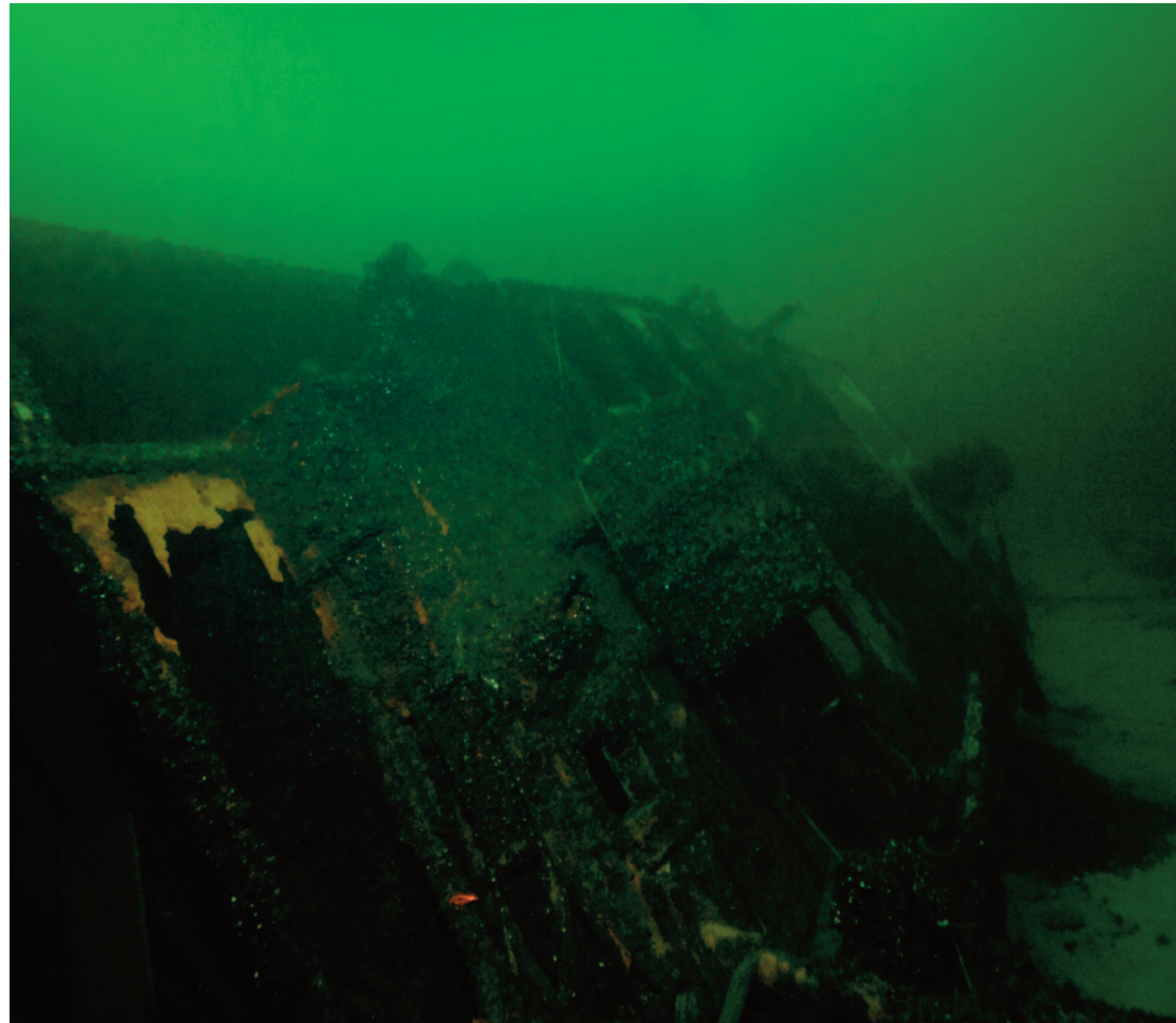
Owej nocy z 9 na 10 grudnia parowiec Adele zatonął, a śmierć poniosło 10 osób. Wiadomość w butelce z datą 9 grudnia 1898 roku, gnana północno-zachodnimi falami, dotarła na brzeg i została znaleziona w połowie grudnia tego samego roku w okolicy Heisternest (dzisiejsza Jastarnia). Przesłana informacja dała ostatnie świadectwo i przyczyniła się do wyjaśnienia tragedii.

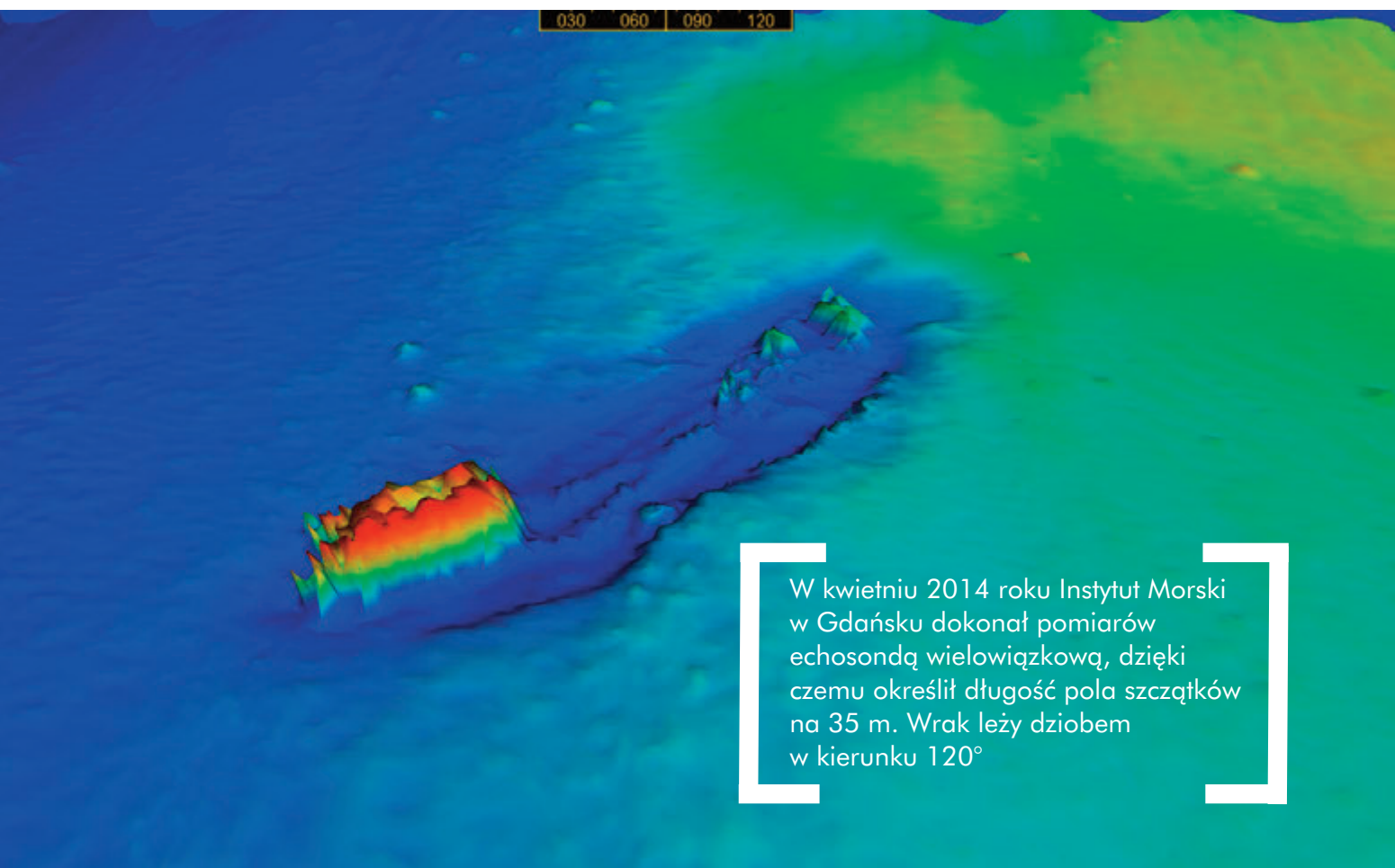
Po ponad roku poszukiwań udało mi się nawiązać kontakt z krewnymi kapitana Ernsta Krutzfeldta. Od jego praprawnuka, Olivera Bloedorna, otrzymałem kopię listu zawierającego słowa, które kapitan w obliczu śmierci skierował do swojej żony:

Kochana Alwine!

Umieranie jest łatwe dla kogoś, kto jest zaznajomiony ze swoją własną śmiercią. Dlatego nie smuć się zbytnio, lecz poświęć się wychowaniu naszych dzieci, będąc dla nich Ojcem i Matką, a i tak wkrótce złączymy się razem w życiu wiecznym. Tak długo jak jestem na ziemi, moje myśli pozostają z Wami, umieram w dobrej wierze w wielką Boskość. Bardzo żałuję teraz całego swojego młodego życia, które w tym momencie ginie wraz ze mną. Żegnaj, moje Serce, i nie smuć się zbytnio.

Twój Ernst.





W kwietniu 2014 roku Instytut Morski w Gdańsku dokonał pomiarów echosondą wielowiązkową, dzięki czemu określił długość pola szczątków na 35 m. Wrak leży dziobem w kierunku 120°

Rys.: sonogram wykonany echosondą wielowiązkową RESON 7101 Zakład Oceanografii Operacyjnej, Instytut Morski w Gdańsku



Nigdy nie uzyskamy stuprocentowej pewności, że ten wrak to Adele, należy jednak wziąć pod uwagę istotne fakty:

- wiek wraku
- zgodność wymiarów wraku z wymiarami parowca
- zgodność elementów konstrukcyjnych potwierdzona na podstawie zachowanej fotografii parowca
- zachowanie się wraku w całości, co jest charakterystyczne dla statków które zatonięły w wyniku nabierania wody, wykluczając zatonięcie np. na skutek wejścia na minę podczas I wojny światowej (czas I wojny światowej wykluczam w ogóle, gdyż sporządziłem listę wszystkich statków, które zatonięły wtedy w tym rejonie, i żaden nie odpowiada wymiarom wraku).
- położenie wraku – niemieckie źródła określają miejsce katastrofy jako „zwischen Bornholm und der pommerschen Küste”, czyli pomiędzy Bornholmem i wybrzeżem Pomorza.

Dane takie jak pozycja zalegania wraku, orientacja wraku na dzień, kierunek sztormu, który panował 9 grudnia 1898 roku, oraz miejsce, gdzie morze wyrzuciło na brzeg butelkę około tygodnia po katastrofie, układają się w logiczną całość.

Na podstawie tych informacji możemy pokusić się o stwierdzenie, że wrak małego parowca na ławicy Stupskiej to wrak Adele i miejsce spoczynku 10 dzielnych marynarzy.

Być może kompleksowe zbadanie wraku przy współpracy z archeologami pozwoliłoby wyciągnąć dodatkowe wnioski. Próbując rozwikłać zagadkę zatonięcia Adele, korzystałem z pomocy German National Maritime Museum oraz wielu ludzi mieszkających w Niemczech, którzy bezinteresownie starali mi się pomóc, nawiązując kontakt z różnorodnymi wskazanymi przeze mnie instytucjami. Wszystkim im dziękuję. @

ZAKOŃCZYŁA SIĘ TRZECIA EKSPEDYCJA „SANTI ODNALEŹĆ ORŁA”



2 czerwca br. zakończyła się trzecia ekspedycja „SANTI Odnaleźć Orła”. Założeniem ekspedycji było sprawdzenie, czy okręt podwodny ORP „Orzeł” nie został zatopiony przez niemiecki ścigacz torpedowy „S13”, w czasie ataku przeprowadzonego u wybrzeży Holandii w okolicy portu Den Helder.

Mimo trudnych warunków pogodowych, w ciągu trzech dni pomiarowych, wykorzystując echosondę wielowiązkową sprawdzono kilkadziesiąt pozycji wraków.

Wyprawa została przygotowana i przebiegała w podobny sposób jak w roku 2014 i 2015. Członkowie ekspedycji przygotowali bazę danych o znanych, ale nigdy niebadanych obiektach leżących na dnie oraz informacje o wrakach, których hydrografia holenderska nigdy nie identyfikowała, mimo, iż figurowały w ich bazach danych.

Uczestnicy ekspedycji wykorzystywali nowoczesny sonar multibeam służący do mapowania dna morskiego udostępniony przez Instytut Morski w Gdańsku. Pozwala on z ogromną dokładnością na identyfikację dna morza oraz wszystkiego, co się na nim znajduje. Członkowie ekspedycji spotkali się również z przedstawicielami holenderskiej Marynarki Wojennej oraz Holendrami, którzy hobbystycznie od lat zajmują się poszukiwaniami wraków.

HIPOTEZA O ZATOPNIENIU ORŁA U WYBRZEŻY HOLANDII

Według ww. hipotezy w dniu 27 maja 1940 roku, w rejonie znajdującym się w odległości około 10 Mm przed holenderskim Der Helder, niemiecki ścigacz „S13” zaatakował i prawdopodobnie zatopił okręt podwodny zidentyfikowany, jako holenderski okręt

„O21”. Tymczasem żaden z holenderskich okrętów podwodnych nie znajdował się w tym rejonie i żaden z nich nie został wówczas utracony, natomiast „O21” stacjonował w tym czasie w Rosyth. Stosownie do zachowanych dokumentów nie powinien się tam również znajdować ORP „Orzeł”.

Sformułowana hipoteza, którą opisał w swojej książce dotyczącej „Orła” dr Hubert Jando zakłada, że polski okręt podwodny stacjonujący wraz z „O21” w szkockiej bazie w Rosyth mógł teoretycznie wypożyczyć od niego przed wyjściem na patrol łódź składaną. Jej szczątki wraz z innymi elementami wyposażenia okrętu miały pojawić się po wspomnianym ataku na powierzchni wody. W ten sposób wyłoniono kilkadziesiąt pozycji do sprawdzenia. Mimo trudnych warunków na morzu, w ciągu trzech dni pomiarowych, wykorzystując jedną z najnowocześniejszych echosond wielowiązkowych T-20P (SeaBat) sprawdzono 92 pozycje, na 17 ekipa znalazła wraki lub pozostałości po wrakach statków handlowych, porzucone obiekty, np. duży kocioł parowy. Badane obiekty znalazły się w okręgu o średnicy ok. 10 mil morskich, którego środek znajdował się w pozycji ataku wskazanej w raporcie S-13.

OBSZAR POSZUKIWAŃ

W rejonie najbardziej interesującym zarówno w opinii polskich jak i ho-

lenderskich historyków posiadających dostęp do map z okresu działań wojennych w tym rejonie oraz pozyskujących wiedzę z archiwów niemieckich członkowie ekipy wyłoniли obszar o wymiarach 1,5 x 1,5 km, który został przeszukany z pełnym pokryciem. Niestety, po istniejącym w 1940 roku zachodnim torze podejściowym do portu Den Helder nie ma już śladu, obszar ten uległ ogromnemu wypłyceciu – lokalnie głębokości zmieniły się o 6 – 8 metrów. Biorąc pod uwagę specyfikę zmian geomorfologicznych zachodzących w badanym obszarze należy założyć, że wszystkie znajdujące tam wraki są bardzo zniszczone przez prądy morskie i ruch rumowiska.

Większość z nich znika na całe dziesięciolecie pod grubą warstwą ruchomych diun podmorskich (dużych fal pisakowych), a część z nich leżących w rejonie Den Helder i Texel – znajduje się wewnątrz nowo powstających wysp, które zapewne pozostaną tam na wieki. Tegoroczna ekspedycja u wybrzeży Holandii jest już trzecią wyprawą w ramach projektu „SANTI odnaleźć Orła”. Wśród partnerów przedsięwzięcia jest też m.in. Instytut Morski w Gdańsku, Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni oraz kilka prywatnych firm, które zdecydowały się wesprzeć finansowo wyprawę.

tekst i fot.: Fundacja Odnaleźć Orła

TOMASZ STACHURA, SZEF EKSPEDYCJI

„Morze Północne nie było tym razem dla nas łaskawe. Wiał bardzo silny wiatr, który uniemożliwiał nam wypłycecie z portu. Ten czas przeznaczaliśmy na dyskusje, również z Holendrami oraz analizę naszych planów. Na 10 dni wyprawy, tylko przez 3 mogliśmy zejść pod wodę. Sprawdziliśmy 92 pozycje w tym kilkanaście wraków. Orła nie znaleźliśmy, ale będziemy go szukać do skutku”.